



BEZSENYI TAMÁS

Enyém, tied, mienk¹

Gyári munkások közötti reciprocitás és a fúszási módszerek az 1960-as évek Magyarországon²

A fizikai dolgozók kádár-korszakbeli mikrokozmoszát a korábbi történeti munkák alapvetően egy-egy üzem vagy város léptékében vizsgálták.³ Választásukat igazolják többek között Kemény István munkásszociológiai munkái,⁴ amelyek szerint a munkásosztály homogén egysége helyett már a Kádár-korszakban is inkább az üzemek és térségek alapján elkülönülő munkásosztályokról való beszéd volt a megvilágítóbb.



BEVEZETÉS



Jelen dolgozat a Csepel Autógyár munkásairól szól, elsősorban a dolgozók gyári munkájában megjelenő önértékelés módjaitól, mindenekelőtt a fúszástól, illetve arról, hogy ez milyen kapcsolatban áll az üzem és a gyár vonzáskörzetébe tartozó települések számára végzett társadalmi munkával. A fúszást az értem, ha a dolgozó a hivatalos munkaidő közben, vagy azon kívül otthon, saját célra eszközt vagy technikai berendezést készít, illetve szolgáltatást nyújt. Egy szemléletes példával bemutatva arra kíváncsi a szerző, hogy a fúszásban, saját célra készített betonkeverő válhat-e közösségi célokat szolgáló eszközzé egy társadalmi munkában végzett orvosi rendelő felépítésekor? Az igenlő választ nyilvánvalónak érezhetjük; a válaszból következő

¹ Jelen tanulmány része történelem mesterszakos diplomamunkámnak.

² Itt szeretnék köszönetet mondani Sándor P. Tibornak és Veress Dánielnek a munkámban nyújtott segítségükért.

³ Horváth Sándor: *A kapu és a határ: mindennapi Sztálinváros*. MTA Történettudományi Intézet, Budapest, 2004.; Bartha Eszter: *A munkások útja a szocializmusból a kapitalizmusba Kelet-Európában – 1968 – 1989*. L'Harmattan Kiadó, Budapest, 2009.; Horváth Sándor–Pethő László–Tóth Eszter Zsófia (szerk.): *Munkástörténet – munkásantropológia*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2003.

⁴ Kozák Gyula – Kemény István: *A Csepel Vas- és Fémművek munkásai*. Társadalomtudományi Intézet, Budapest, 1971.; Kemény István–Kozák Gyula: *Pest megye munkásai*. Társadalomtudományi Intézete, Budapest, 1971.



szempontok azonban mégsem ennyire nyilvánvalóak. Végző soron arra kérdez rá a szerző, hogy hol kezdődik a közösségi, és hol végződik az egyéni haszonszerzés a kádár-korszak munkásainak világában?

A második világháború utáni újjáépítést követően az állami szociálpolitika és a városfejlesztés kezdeti hiánya, illetve későbbi elégtelensége folytán az egyéni célból készített eszközöket a közösség érdekében végzett munkákban használták fel. Nem titkoltan viszonyossági alapon, saját környezetük élhetőbbé tétele érdekében. A községek, települések utcáinak lebetonozása, a lakodalmakhoz, disznóvágásokhoz szükséges eszközök megszerzése állításom szerint hosszú távon is érvényes reciprocitáson alapult.

Polányi Károly sokat idézett művében, *A nagy átalakulás*ban található reciprocitás elvet (viszonyosság), és a hozzá kapcsolódó magatartást szeretném problematizálni a csepeli autógyár munkásainak fusis történetei alapján. Polányi a reciprocitáshoz elengedhetetlennek tartja a szimmetriát, amely lehetővé teszi az adás és elfogadás hosszú távú megvalósulását. Ezt ő főként a „nemi szervezet”-en (pl. családon) belül képzelte el, a „nyereség vagy a cserebe-re bármiféle indítéka nélkül”.⁵ Ezzel szemben azt állítom, hogy egy szélesebb „szervezeten” belül, azonos üzemben vagy utcában lakó munkások között is létrejöhet reciprocitás, ám ezt a nemi szervezetektől eltérően önérdék motiválta. Bár Polányi nem különböztet meg aleseeteket, empirikus kutatásom során felfigyeltem arra, hogy ez a fajta önérdékű reciprocitás *nem ütközött* a közösségi érdekekkel a csepel autógyári munkásoknál.

Héthy Lajos és Makó Csaba szerzőpárként több munkáskutatást végzett a Kádár-korszakban. Állításuk szerint a maszekolás, vagy fusizás csak a betanított munkások között fordul elő,⁶ az irányadónak számító szakmunkások között nem.⁷ A későbbiekben ezt tételesen cáfolni kívánom, minthogy több interjúalanyom szakmunkásként tudott valóban használható fusiban készült eszközöket használni vagy értékesíteni.

A tanulmányban levéltári anyagok, korabeli jogszabályok és munkásinterjúk tükrében vizsgálom, hogy a munkások az állami média által gyakran hangoztatott „a gyár a dolgozóké” elvet milyen informális úton tudták megvalósítani, és milyen törvényi vagy rendeleti szabályozásban megbúvó kiskapu tette lehetővé az önérdékkövetést. Ez egyúttal a rendszer „elnézéséről” és a hétköznapi életben megnyilvánuló kompromisszumkészségéről is tanúskodik.

Természetesen van még egy problematika, amibe e helyütt nem tudok részletesen belemenni, csak jelezni szeretném. Az erőltetett iparosítás ered-

⁵ Polányi Károly: *A nagy átalakulás – Korunk gazdasági és politikai gyökerei*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2004. 80. o.

⁶ Héthy Lajos – Makó Csaba: *Munkásmagatartások és a gazdasági szervezet*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1972. 154-155. o.

⁷ Uo. 150-151. o.

ményeképpen létrejött kádári munkásosztály jelentős része paraszti gyökerekkel rendelkezett, és falusi lakhelyét és kultúráját a gyárba kerülve is megőrizte. Kemény István nevét kell itt kiemelni, aki felfigyelt a magyar munkásság eme jellegzetességére, amivel egyébként nem állunk egyedül Kelet-Európában. A fusizás megjelenése kapcsolódhat a döntően falusi szocializációhoz is, ahol a reciprocitás hasonló hagyománnyal rendelkezik.

„AZ ÉLETNEK GYÁRTANAK MOTOROKAT”⁸: A GYÁR TÖRTÉNETE

A Csepel Autógyárat 1949-ben alapították Szigethalom és Szigetszentmiklós határában. A gépgyártásnak már voltak itt előzményei. A második világháború előtt alapított Dunai Repülőgépgyárban az államosítás után beszüntették a repülőgyártást, és átálltak a tehergépkocsik gyártására. A telephelyeket és az eszközparkokat megtartva 1949. november 3-án a Népgazdasági Tanács határozatának értelmében alakult meg hivatalosan az új szocialista nagyvállalat. Az alapítók között volt *„Rákosi Mátyás sógornője, a szovjet műegyetemet végzett és később a gyár első vezérigazgatójának kinevezett Bíró Ferencné.”*⁹ Az alapítás idején körülbelül négyszáz fős munkáskollektíva az ötéves tervnek és a hadsereg elvárásainak megfelelően azonnal megkezdte a tehergép-, vontató-, és szállítójárművek gyártását, de magának a gyárnak az építése egészen 1952-ig tartott.¹⁰ A Rákosi-korszak végére a dolgozói létszám jelentősen meghaladta a kilencezer főt. Ezt a számot a szükségesnél nagyobb mértékben duzzasztották fel a vállalat működéséért és az ügyintézésért felelős hivatali dolgozók.¹¹

A Csepel Autógyár elindulásához képest meglehetősen későn, csak 1952-ben került sor a szociális osztály megteremtésére, amely így évek alatt felhalmozódott problémákkal és kihívásokkal találta magát szemben; elsősorban a munkások lakhatása és annak feltételei kapcsán. Ráadásul a környező településekre érkező, és onnan bejáró munkások elhelyezése is rendkívül fontos volt, hiszen 1950-ben hozzávetőleg 100-120 szigetszentmiklói munkást alkalmazott az autógyár.¹² 1951-ben *a lakosság 75%-a a mezőgazdaságban dolgozott, noha 1949 előtt 52% végzett iparos (feltehetően kisipari) munkát.*¹³

⁸ Fényszóró – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1957. október 23. 1. o.

⁹ Kiss András: A Csepel Autógyár történetéről. *Múltunk* 2007/2. 53. o.

¹⁰ Uo. 54. o.

¹¹ MOL, XIX-A-30-a. 57. doboz. 602/1953. Csepel Autógyár iratai 1950–1953. A vezetés részletesebb kritikáját adja: Kiss András: A Csepel Autógyár történetéről. *Múltunk* 2007/2. 54–55. o.

¹² MOL XXVI-A-1-064/4-1950. 14. doboz (más gyárakkal való összehasonlításhoz lásd: Kiss András, i. m. 56. o.)

¹³ MOL XXVI-A-1. 14. doboz. 06481.



Szigethalom lakói a népszámlálási adatok szerint inkább a Kádár-rendszer kezdetétől dolgoztak nagyobb arányban a Csepel Autógyárban. Az 1960-as népszámlálás szerint a 2826 fős lakosságból ezerhárom fő végezte munkáját lakóhelyén. Kiss András ebből azt a következtetést vonja le, hogy akkor ezren dolgoztak a Csepel Autógyárban, de nem veszi figyelembe a Pestvidéki Gépgyár közelségét és munkaerő-szükségletét.

A bejáró munkások tehát meghatározóak voltak a gyár életében. Például 1952-ben már majdnem háromezer, 1954-re pedig több mint négyezer dolgozó járt be naponta a Csepel Autógyár központi gyártelepére; a legtöbben (megközelítőleg ezerötyszáz fő) Ráckeve, Szigetszentmárton, vagyis a Csepel-sziget déli része felől.¹⁴

A Csepel-sziget területén szétszóródó településeken összehangolt lakás- és szociálpolitika elégtelensége a Rákosi-korszak örökségeként a Kádár-korszak első felében sem oldódott meg. Nem meglepő, hogy az Autó- és Traktoripari Tröszt (ATIT) komolyan átvizsgálta a Csepel Autógyár lakáspolitikáját, és annak helytelenségét állapították meg.¹⁵

**„ELVTÁRSAK, ÉS AKKOR FOGJUNK ÖSSZE, ÉS AKKOR
KOLLEKTÍVE, ÉS AKKOR ELVTÁRSAK EGYÜTT, ÉS AKKOR
FELÉPÍTJÜK... EZT!”¹⁶: A TÁRSADALMI MUNKA SZEREPE
A GYÁRI MUNKÁSOK ÉLETÉBEN**

A Kádár-korszakban a társadalmi munka kettős jelentéssel bírt. Egyfelől a szocializmus politikai gazdaságtanában így utaltak a társadalmi munkamegosztásra.¹⁷ Másfelől, amit az állam pénz vagy más erőforrás híján nem tudott végrehajtani, azt a kis közösségekben, lakónegyedekben élők szintén ún. társadalmi munka formájában hajtották végre. Ez alatt az értendő, hogy az emberek az adott település vagy gyár költségén beszerzett alapanyaggal névleg a közjó érdekében, fizetés nélkül végeztek munkát. Példa lehet erre egy orvosi rendelő, bölcsőde felépítése, vagy egy út lebetonozása.

A példákkal talán érzékeltethető, hogy hipotézisem szerint a közjó érdekében végzett munka önös érdeket is rejt. A Csepel Autógyár egykori, főként bejáró munkásaival készített interjúk szerint olyan dolgok készülhettek el

¹⁴ MOL XXVI-A-1-06481. 14. doboz. (További bejáró munkásútvonalakról bővebben: Kiss András, i. m. 59. o.)

¹⁵ Részletesebb magyarázat: Kiss András, i. m. 57-58. o.

¹⁶ Hofi Géza: Építem a csatornámat (1976) című előadása (internetes elérhetőség: <http://www.youtube.com/watch?v=6jF0w-M7aEo>) (utolsó letöltés: 2012-08-30)

¹⁷ Heber Ilona: *A szocializmus politikai gazdaságtana – A társadalmi munka termelékenységének növekedése a szocializmusban*, Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1966.





társadalmi munkában, amelyre a közösség tagjainak személy szerint is szüksége volt. Vagyis orvosi rendelőt nem pusztán a velük egy településen élőknek, hanem a saját családjuknak is építették. A kaláka toposzát használva elmondható, hogy a fenti két példa az adott közösség tagjai által egy helyen, egy időben végzett közösségi munka, míg a járda vagy útbetonezés a kevesebb emberrel is végezhető, érezhetőbben reciprok alapon működő tevékenység. Vagyis akinek az utcája először szabadul meg a sártól és a göröngyöktől, azok ott voltak ásóval a kezükben, amikor a korábban nekik segítők következtek. Ám a kaláka-féle reciprocitástól eltérően a résztvevőknek sokkal közvetlenebb érdeke fűződött a másik utcájának kiépítéséhez, hiszen hiába gyalogolt végig tiszta ruhában a saját utcáján, ha a következő kanyarban a munkahelye felé sáros útbba ütközött.

„FUSIZUNK! EZT TUDOM SZEBBEN IS MONDANI.

CSINÁLD MAGAD!”¹⁸ –

ÖNÉRDEKKÖVETÉS A KÁDÁR-KORI MUNKÁSOK ESETÉBEN

A gyári dolgozóknak a fizetett munkán túli egyéni haszonszerzésre a törvényi szabályozás szerint gyári anyagok ellopásával volt lehetőségük. A különböző gyáregységekben működő üzemekben, műhelyekben meglévő eszközök és anyagok lehetőséget biztosítottak arra, hogy a dolgozó fizetett munkaidő alatt saját céljaira állítson elő gépeket, eszközöket. Ennek közkeletű elnevezése a fusizás volt.

Az iparos engedély nélkül végzett iparszerű tevékenységet is hívták fusinak, ám Kellér Dezső neologizmusának köszönhetően a hetvenes évek-re egyértelműen teret nyert az ilyen munka maszekolásként való megnevezése.¹⁹ A későbbiekben ez feketemunkaként, illetve németes változatban a „schwartzban végzett” munkaként került be a köztudatba.

Továbbá nevezték olykor fusizásnak azt is, ha alkatrészeket lopott ki a dolgozó a gyárból, és otthon, a saját műhelyében állította össze, vagy építette be egy már meglévő eszközbe. Ezt én a maszek munkának tekintem. A jog csupán a lopást szankcionálta, arra külön büntetési paragrafus nem volt, ami a fusizásnak felelt volna meg. Más szóval a névleg sajátjuknak tekintett gyárból eltulajdonított eszközök ténylegesen saját illetve családi tulajdonukba ke-

¹⁸ Hofi Géza: Építem a csatornámat.

¹⁹ Kellér Dezső: *Fogom a függőnyt*. Szépia Könyvkiadó, Budapest, 1982. 32. o. Barátja, Kádár László a priszekek (privátszektor) nyomorúságos helyzetéről szóló mondataival fogadta a Brazil Kávéházban. Mikor visszakérdezés után megértette mit jelent a szó, lefordította magában és még aznap esti konferansziéjában fel is használta.



rültek, amint az alkatrészek felismerhetetlenül egy, a dolgozó által készített eszközzé váltak.

A fusi a német *pfuscher*, 'kontár' szó származéka,²⁰ annak „csonkított tövéből keletkezett játsz-tréfás –i képző hozzáadásával”.²¹ Eredetileg a nem hozzáértő, kontár munka megfelelőjeként használták, ám az ötvenes évektől a pejoratív értelmét tompította, hogy a munkások által gyári anyagból készített eszközökre vonatkozott, amit vagy a maguk számára vagy más megbízásából készítettek.²²

A szó első említése egy 1957-es *Magyar Nemzet*-cikkből található, ahol a titkossal szembeállítva használják. A cikk szerzője szerint „nyilvánvaló, hogy nem titkosan, hanem »fusi«-ban ment a felvételezési munka”.²³ 1958-ban már első származéka, a „fusiznak” is megjelent ugyanezen újság hasábjain.²⁴ Az MTA Nyelvtudományi Intézetében készülő akadémiai nagyszótár kéziratos anyaga az 1957-es első előfordulást „feketén végzett munka”-ként értelmezi,²⁵ nagy valószínűséggel a későbbi előfordulások ez irányba mutató kontextusai miatt is. A fusi hívó szóként való meglétére utal, hogy 1957 végén már a *Ludas Matyi* c. korabeli satirikus újság Gerő Sándor-rajzán szerepel egy „nem szégyenlős” munkás, „Fusi Zoltán”, aki „elvállal minden e szakmába vágó munkát – pontos kiszolgálás, szolid árak” mellett.

Talán nem véletlen, hogy a Nyelvtudományi Intézet munkatársai 1957-re datálják az első említést. Ennek oka lehet, hogy a Rákosi-érában a társadalmi tulajdon magáncélú használatát konzekvensen lopásként értelmezték. Vagy talán az 1956-os forradalom alatt és közvetlen utána meglévő gyári ellenőrzési keretek fellazulása tette lehetővé a szó elterjedését. Az előbbi valószínűsítik a Csepel Autógyár iratai. 1956 telén az igazgatóság engedélyezte, hogy a munkások gyári hulladékból szánkót készíthessenek gyermekeik részére. Az 1957-ből származó egyik legelső körrendelet pedig elmarasztalta a dolgozókat, mert „*produktív anyagokból készítettek önhatalmúlag játékokat.*”²⁶ Vagyis megszabott feltétel (hulladék anyagból) és cél (szánkókészítés) mellett engedélyezték a fusizást. Ám az idézett körrendelet azt taglalja, hogy ezt a munkások nem tartották be, és gyári munkához hasznos anyagokat is

²⁰ Tótfalusi István: *Magyar Etimológiai Nagyszótár*. (internetes elérhetőség: <http://www.szokincshalo.hu/szotar/?qbetu=f&qsearch=&qdetail=3397>) (utolsó letöltés: 2012-08-23)

²¹ *Magyar Nemzet* 1957. április 17. 7. o. (forrás: Benkő Loránd [főszerk.]: *A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára* I. kötet, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1967. 992. o.)

²² Burget Lajos: *Retró szótár – Korfesző szavak a második világháborútól a rendszerváltásig*. Tina Könyvkiadó, Budapest, 2008. 86. o.

²³ *Magyar Nemzet* 1957. április 17. 7. o. (forrás: Benkő Loránd, i. m. 992. o.)

²⁴ *Magyar Nemzet* 1957. május 9. 4. o. (forrás: Benkő Loránd, i. m. 992. o.)

²⁵ Benkő Loránd, i. m. 992. o.

²⁶ ML XXIX. 88. doboz, Csepel Autógyár /1957-1965 Igazgatói rendelkezések/ 7/1957. körrendelet

felhasználtak. Felmerül a kérdés, vajon az engedélyezett fusit (ami így nem fusi többé) is meg lehet fusizni?

A fusizásnak hiányos a hazai szakirodalma²⁷ Jelen tanulmányban főként Haraszti Miklós *Darabbér* című könyvének „Fusizni” című fejezetét emelném ki, mert Haraszti itt tétélesen, összefüggően szól erről. Haraszti Miklóst az 1960-as évek végén kétszer is kizárták az egyetemről, először politikai aktivitása, majd felforgatónak ítélt verse miatt. „Ref-esként” (vagyis rendőri felügyelet alatt állva) dolgozott a Vörös Csillag Traktorgyárban, majd 1972-ben írta meg a tapasztalatait. A könyv nemcsak a korszak gyári munkásainak mindennapjaiba enged jó betekintést, de többször utal az értelmiség és a munkásság szinte hermetikus elzártságára is.²⁸ A korszak más, emblematisztikus esszéiben, szociográfiáiban is van szó fusiról, de inkább elszórtan, megjegyzésszerűen. A Magyar Történeti Szövegtár alapján a legtöbb utalást László-Bencsik Sándor *Történelem alulnézetben* című, interjúkon alapuló könyvében találhatjuk. Ezek két kivétellel (kalapács, papírvágó kés készítése) a megszólalók mindennapi tapasztalataiban megjelenő részletek, mint például, hogy fusiban készítettek biztonságos szekrényt maguknak, mert a gyárban loptak, illetve kétszer jelenik meg, mint mellékes pénzszerezés, ami a sunyi, besúgó magatartás jövedelmezőségével vetekszik, de sokkal őszintébb, érthetőbb, hiszen „*marhára kellett nekem is (ti. pénz), itt az építkezés, a srác is jött, ruhára meg mindenre*”.²⁹ Ám magának a jelenségnek a szisztematikus leírására és valamilyen szempont szerinti osztályozására Haraszti Miklós vállalkozott legelőször.³⁰

A munkahelyek között válogató munkások számára a bérezésen, munkakörülményeken kívül fontos szempont volt, hogy az adott üzemben milyen mértékben lehetett fusizni. Haraszti is kitér arra, hogy a korabeli vicclapok tolvajként aposztrofálták a fusizót, ám nagyon fontos, hogy a lebukás veszélye nemcsak a gyár kapujáig állt fenn. Bizonyítják ezt az üzemi lap olyan cikkei, amelyek leggyakrabban „*Fegyelmi ügyek*” címmel jelentek meg.³¹

A vezetőség számára a fusizásban rejlő kár nem az anyagihiányban nyilvánul meg, sokkal inkább a munkások „*elvesztegetett*” idejében, ami viszont a dolgozóknál időnyereségként jelentkezik. A fusizás valódi veszélye, hogy lát-

²⁷ A társadalmi munkák, patronálási feladatok kényszerű önzetlenségére található inkább példa: Tóth Eszter Zsófia: „*Puszi Kádár Jánosnak*” *Munkásnők élete a Kádár-korszakban mikrotörténeti megközelítésben*. XXIV. Politikatörténeti Füzetek, Napvilág Kiadó, Budapest, 2007. 84. o.

²⁸ Haraszti Miklós: *Darabbér – Egy munkás a munkásállamban*. Téka Könyvkiadó, hely nélkül, 1989. Előszó, oldalszám nélkül.

²⁹ László-Bencsik Sándor: *Történelem alulnézetben*. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest, 1975. 22. o.

³⁰ Haraszti Miklós, i. m. 126-134. o.

³¹ *Fényszóró – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja*. 1962. január 1. 2. o. „*Fegyelmi ügyek*” című cikk

hatóvá teszi, ha az adott munkamennyiség elvégzéséhez nincs szükség a teljes munkaidőre. A gyár vezetése akkor is ezt gondolja, ha a munkás valójában anyag-, vagy eszközhiány miatt akad meg a munkájában, és így üti el az időt.³²

„A fusi haszna már csak azért sem lehet indíték, mert a munkások műhelyhez, géphez, nyersanyaghoz, műszakhoz kötött gyári élete kizárja, hogy azt csinálják meg maguknak, amire valóban szükségük van. Fonák »Csináld Magad« volna – mert az illegalitásban öltene óriási méreteket – ha a gyári munkakörülmények lehetővé tennék a háztartás változatos igényeinek kielégítését. Ebben az esetben valóban kifizetődő volna a fusi, hiszen minden munkás olcsóbban jutna a ház körüli javításokhoz, apró munkákhoz, szerkezetekhez, pótalkatrészekhez.”³³ A szerző csupán az időbéres műszerészek vagy karbantartó lakatosokról tudja elképzelni, hogy hasznos dolgok előállítására volnának képesek. Habár nincs lehetőségem a Kádár-korban működő összes gyár vizsgálatára, de a Csepel Autógyár egykori munkásai, jóllehet üzemek szerint eltérő mértékben, de képesek voltak számukra hasznos dolgok előállítására. Haraszti azt tudatosítja, hogy megfelelő szerszámok és anyagok mellett, jóllehet a munkás saját padjánál tartózkodhatott, mégis sokszor viszonzási alapon segédkeztek egymás fusijában. Feltételezhetjük, hogy nem csupán a hála jegyében, hanem így biztosították, hogy senkinek se legyen érdeke a másikat feljelenteni a vezetőknél.

Haraszti a munkások fusizásban való együttműködését a legtöbb barátság kezdetének tartja, de a többi együttműködési lehetőséget az ideák világába irányítja. „A fegyelem és teljesítmény parancsnokai”-tól megszabadulva „a Nagy Fusi korszaka köszöntene be. A bérrel hozzánk kötött idegen értelem... helyébe a valódi szükséglet eksztázisa lépne... A Nagy Fusi gépeken folya, de ezeket szakértőink alárendelnék a valódi szükségletek és a géptől való szabadság kettős követelményének... Csak azt termelnénk, amire az egyesült fusizóknak szükségük van, és amire ahhoz van szükségük, hogy egyesült fusizók maradhassanak.”³⁴ Nem állítom, hogy a Nagy Fusi érája megvalósult a Kádár-korszakban, de a gyári források és interjúk alapján azt kívánom bizonyítani: sokkal nagyobb arányban lépett „a »mit kell csinálni« parancsa helyébe a »mit lehet csinálni« kérdése.”³⁵

„VIGYÁZAT, LOPJÁK A GYÁRAT!”³⁶ – A FUSIZÁS MÓDOZATAI

„K. L. a 3-as üzemben dolgozott, villanyszerelő volt. Olyan transzformátorhoz jutott, ami a 220 voltot leredukálta 24 voltra. Valamelyik darustól szerezte azt

³² Haraszti Miklós, i. m. 127. o.

³³ Uo. 128. o.

³⁴ Uo. 1989. 133. o.

³⁵ Uo. 130. o.

³⁶ Fényszóró – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1957. december 11. 3. o.



hiszem... mert a 3-as üzem a daruüzem volt. Odaadta nekem, hátha én tudok vele kezdeni valamit, neki nagy szüksége nem volt rá, és egyébként se tudta kihozni a gyárból. A transzformátor vasmagja, vagyis a dinamólemezek ugye redukáltak vagy transzformáltak. Én elvittem a tekercselőkhöz és megkértem az egyiküket, az meg áttekercselte hegesztőtrafóra. Regie munkában (ti. nem teljesítménybérben, üzemfenntartóként karbantartó és átalakító munkákat végeztek) dolgoztak, szóval nem volt nagy kérés tőlük. Így otthon is tudtam volna hegeszteni (ti. az interjúalany teljesítménybéres, minősített hegesztőként dolgozott a gyárban), ha bedugom a 220-ba. De hogy jön ki? Volt egy sofőr, aki a szemetet vitte a szigethalmi szeméttelre, hát ő hozta ki. Cserébe megcsináltam neki a teraszát, hegesztettem korlátokat és tetőt is neki. Már nem él, de nemrég találkoztam a lányával a piacon, vásárolt tőlem és mondom neki, hogy én ismerem őt, én csináltam az apjának a teraszt. A lány csak nézett, elkerekedett a szeme: »Azt hittem, azt Apu úgy vette!« Jól megnevettetett!³⁷

Jelen tanulmányban a hegesztőtrafó elkészítését fusinak, ám az azzal hétvégén végzett teraszépítést már maszek munkának tekintem. A fusizás és a lopás közötti vékony választóvonalra az alfejezet végén még visszatérek.

A fusizás sok esetben együttműködést, és ebből fakadóan viszonzást igényelt. Haraszti is megjegyzi erről az „informális piacról”: „Teljesítménybéresek között ritka az önzetlen segítség, a fusiban is csak kölcsönösen képzelhető el a támogatás, de azért nem hoci-nesze ez: nem számítgatjuk a segítség értékét, a ráfordított időt.”³⁸ Természetesen alapvető fontossággal bíró eszközök többnyire egyedül, vagy elhanyagolható kooperációval készültek. Ilyen a már fent említett László-Bencsik Sándor idézett munkájában is szereplő papírvágó kés,³⁹ amelyet gépi fűrészlapból csináltak leggyakrabban, mivel az sok esetben jobb minőségű acélból készült, mint amit venni tudtak volna.⁴⁰ Vonatkozhatott ez csupán gyári munkában használt eszközökre is: „A kalapácskészítés nálunk szent dolog, ha valaki ezért hiányzik a ládák mellől akár órákig is, egyáltalán nem baj. (A jó kalapács úgyis behozza...)”⁴¹ A Héthy-Makó szerzőpáros nem vette figyelembe, hogy a gyári körülmények között sok esetben jobb minőségű

³⁷ Interjú B. M. (81 éves, férfi) volt művezetővel a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás

³⁸ Haraszti Miklós, i. m. 132. o.

³⁹ László-Bencsik Sándor, i. m. 28-29. o.

⁴⁰ Interjú S. L. (79 éves, férfi) volt szakmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.12.16. – készítette Bezsenyi Tamás „A Csepel-Autógyárban dolgozók a legtöbben fanyelű kést készítettek, de aki Egerben dolgozott a Bervában, az erdő miatt szinte mindig agancsnyból készített markolatot.” Ez esetben beszélhetünk lehetőség adta divathullámokról. (vö. „divathullámok fedezhetők fel abban is, hogy mi készül fusiban.” Haraszti Miklós, i. m. 131. o.)

⁴¹ László-Bencsik Sándor, i. m. 29. o.



anyagokat a munkások ötletesen fel tudták használni, és a beszerezhetőnél, vagy vételezhetőnél jobb minőségűt tudtak gyártani maguk számára.⁴²

Az otthoni vagy gyári használatra készülő fusi termékek mellett létezett a feleség számára gyártott is. A teherautók alváz közeli felfüggesztésénél használatos laprugóból levágtak egy köteget, egyenesre kovácsolták. *„Olyan erős anyag volt, hogy autogénnel, vagyis gázhegesztővel lehetett lyukat csinálni bele, aztán rézzel kitöltöttük és azon vertünk át csapokat, hogy a nyelet rá tudjuk tenni. Így készítettünk húsvágó bárdot.”*⁴³

A kooperációt igénylő fusizások is készülhettek otthoni vagy gyári céllal. Utóbbi esetét ragyogóan világítja meg Haraszi: *„A régi készülékeken kis kézműves átalakítások: a normaosztály tudta nélküli tilos újítások nyomai. Hogy miképpen gyorsították a munkát, csak az ötlet kitalálója, a váltója és a haverok tudták. A művezető és a normások ezekből az utólagos nyomokból sejtetik, hogy a technológia másképp is fejlődhet, mint általuk és hasznukra.”*⁴⁴

Az otthoni célra készült fusi termék egyik leggyakoribb példája a hurkatöltő. *„A százascsővekbe csináltunk dugattyút. Fogtunk egy fogaskoszorút (ti. az önindítónál ez forgatja meg a főtengelyt), amit kiegyengettünk, így lett belőle fogasléc, ezt pedig már gyerekjáték volt megoldani, hogy egy kis fogaskerék előre-hátra mozgassa.”*⁴⁵ *„Volt ám olyan kor is, mikor még nem volt ilyen könnyű dolgunk, mert nem volt fogaskerék, a Gyuszinak (ti. a férje) a hasával kellett kinyomnia, úgy hogy a cső másik végén a belet tartania kellett.”*⁴⁶

A gyári munkát elősegítő fusi lehetővé tette a jobb bért és a magasabb prémiumot.⁴⁷ Több interjúalany számolt be arról, hogy ebből spóroltak össze egy-két malacot, amelyet többek között a hurkatöltővel és különböző vágóeszközökkel fel lehetett dolgozni, és disznótoros, disznósajt, színhús formájában viszonzni a fusiban tett szívességet.⁴⁸

⁴² Héthy Lajos – Makó Csaba, i. m. 150-155. o.

⁴³ Interjú H. Gy. (71 éves, férfi) volt segédmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.11.07. – készítette: Bezsenyi Tamás

⁴⁴ Haraszi Miklós, i. m. 139. o.

⁴⁵ Interjú B. J. (83 éves, férfi) volt szakmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.09.27. – készítette: Bezsenyi Tamás

⁴⁶ Interjú E. Gy. (69 éves, nő) volt betanított munkással a Csepel Autógyárból, 2012.03.12. – készítette: Bezsenyi Tamás. *„A hurkát csak kinyomta az ember, mert csajtos, zsíros volt, jól csúszott, de a kolbász, ahol a hús hideg volt, ott volt nehéz.”*

⁴⁷ Interjú W. R. (73 éves, nő) volt betanított munkással a Csepel Autógyárból, 2011.05.12. – készítette: Bezsenyi Tamás; Interjú S. M. (65 éves, nő) volt szakmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.05.15. – készítette: Bezsenyi Tamás; Interjú B. M. (81 éves, férfi) volt művezetővel a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás.

⁴⁸ Interjú B. M. (81 éves, férfi) volt művezetővel a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás; Interjú B. J. (83 éves, férfi) volt szakmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.09.27. – készítette: Bezsenyi Tamás; Interjú S. L. (79 éves, férfi) volt szakmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.12.16.

A Csepel Autógyár iratainak tanúsága szerint egy 1957-es körrendelet az „ellenforradalmi események”-kel magyarázza, hogy a „társadalmi tulajdon védelme meglazult”. Ekkor a fusira „tulajdonkiszajátítás”-ként tekintenek, de mintha nem lennének biztosak a jelölés pontosságában, felsorolják zárójelben, mire is gondolnak: „ajándékozni, kölcsönözni, használni”.⁴⁹ Ugyanezen év egy későbbi rendeletében már egyszerűen az „eltulajdonítás” szót használják. Érdekes módon a lopás szó felmerül ebben az iratban, de csak azért, mert a szerszámbírány kapcsán meggyanúsított munkások arra hivatkoztak, hogy „az öltözőszekrényükből lopták el.”⁵⁰ Tehát a hivatalos fogalmak szerint a munkások csak egymástól „lophatnak”, míg a gyári javakat csak „eltulajdoníthatják” vagy „kiszajátíthatják”. Nyilvánvalóan többről van itt szó, mint eufemizáló trükkökről, hiszen a hatvanas évek első felében szintén megjelenik „a vállalat eszközeivel magán célra szolgáló tárgyak készítésének tilalma”, de ekkora már a szofisztikáltabbnak is ható „engedély nélküli munkavégzés”-t használják.⁵¹ Az engedély hiánya ellenére a Csepel Autógyár vezetése már elismeri munkavégzésnek a fusit. Ez továbbra sem jelenti a jelenség emancipálódását, csupán az elismerését az ilyenfajta tevékenység tömegesedésének.

Az autógyár üzemi lapja, a *Fényszóró* a „Hogy a tolvajok ne károsíthassák a nép vagyonát” című cikkében szereplő distinkciót használom fel, hogy a tényleges lopás és a lopott anyaggal végzett munka közötti különbséget bemutathassam. „Sok az úgynevezett »szarka« a gyárban és sok a fuserálás”⁵² állítja a cikk szerzője. Csapágyak, kötelek, festékek, hígítók, és a végtelenségig sorolható egyéb alkatrészek vagy eszközök eltulajdonítása egyértelműen lopásnak minősült,⁵³ de ha a fentieket felhasználva a gyár területén egy munkás fuserált magának valamit, az már kilopás esetén is fusinak minősül saját értelmezésében, hiszen egy elkészült papírvágó késben a kapus sem feltétlenül ismeri fel az egykori gépi fűrészlapot.

Továbbá nem tekinthető fusinak a jogtalan gépjármű használat. Interjúalanyok említettek olyan esetet, mikor a gépjárműkiadó egy kisebb összeg fejében egy éjszakára elengedett egy gyári buszt, hogy „lakodalomasokat” szállítson.⁵⁴

⁴⁹ PML, XXIX. 88. doboz, Csepel Autógyár /1957-1965 – Igazgatói rendelkezések/, 31/1957-es körrendelet.

⁵⁰ PML, XXIX. 88. doboz, Csepel Autógyár /1957-1965 – Igazgatói rendelkezések/, 40/1957-es körrendelet.

⁵¹ PML, XXIX. 88. doboz, Csepel Autógyár /1957-1965 – Igazgatói rendelkezések/, 5/1961-es körrendelet.

⁵² *Fényszóró* – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1957. december 4. 3. o.

⁵³ *Fényszóró* – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1958. február 19. 2. o.

⁵⁴ Interjú H. Gy. (71 éves, férfi) volt segédmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.11.07. – készítette: Bezsenyi Tamás; Interjú F. L. (65 éves, férfi) volt szakmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.10.01. – készítette: Bezsenyi Tamás.

A *Fényszóró* viszont írt olyan munkásról,⁵⁵ aki mellékes jövedelemre tett szert munkaidő alatti és azon kívüli fuvarozással. Utóbbi esetben, mivel szállítási csoportvezetőről van szó, felmerül a fusi kérdése, hiszen a hivataloshoz hasonló munkát végzett, jóllehet nem konkrét termelő munkát.

A fusizás másik határesetének tartom a szerszámokkal való trükközést. Az interjúalanyok között közkedvelt törött fúró esetére gondolok.⁵⁶ A munka közben eltört fúró egyik darabját a munkás visszaadja a szerszámkiadó-nak, aki felvezeti a régi visszavételét és az új kiadását a dolgozó szerszám-lapjára. Napokkal, vagy akár hetekkel később a törött fúró másik darabját is visszaviszi a munkás, és kap helyette másikat, de azt már nem vezetik fel a szerszám lapjára. Két okból: vagy megegyezik a szerszámkiadóval, vagy a második darabot egy másik kollégának adja vissza és jelzi, hogy korábban már felvezették a lapjára a cserét, csak nem történt még meg. Az eddigi értelmezést követve ezt nem tekintem fusinak, inkább trükközésnek. Ennek a csalásnak egy másik formája, mikor saját, régi szerszámaikat hozták be, és cserélték ki újakra.

Mindezt az üzemi anyagok, alkatrészek és szerszámok elszámoltatásának hiányosságai tették lehetővé. Az üzemi lap is többször foglalkozott az átláthatatlan és kezelhetetlen ellenőrzéssel, ami lehetetlenné teszi az eszközhiány felelőseinek megnevezését.⁵⁷

„VIDD HAZA ÉS CSINÁLD MAGAD!”⁵⁸ – ÖNÉRDEKBŐL KÖZÖSSÉGI ÉRDEK

„Régen a földön kevertük ki a betont, amíg nem lehetett keverőt csinálni. De azután se volt egyszerű. Mert ugye a csapágyházat, a fogaskoszorút és a vázat meg tudtuk csinálni odabent a gyárban, de az óacél borítást és a dobot már nem. Jobb híján elmentünk a vasboltba és vettünk.”⁵⁹ Betonkeverő készítése több ember bevonását és együttműködését követelte meg. Haraszti Miklós szavaival ebben az esetben azt állították elő, „amire ahhoz van szükségük, hogy egyesült fusizók maradhassanak.”⁶⁰

⁵⁵ *Fényszóró* – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1957. október 2. 4. o.

⁵⁶ Interjú B. M. (81 éves, férfi) volt művezetővel a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás; Interjú T. Z. (64 éves, férfi) volt szakmunkással a Csepel Autógyárból, 2012.01.30. – készítette Bezsenyi Tamás; Interjú Sz. K. (68 éves, nő) volt szakmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.06.02. – készítette Bezsenyi Tamás.

⁵⁷ *Fényszóró* – A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja. 1958. február 19. 3. o.

⁵⁸ Hofi Géza: Építem a csatornámat.

⁵⁹ Interjú B. J. (83 éves, férfi) volt szakmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.09.27. – készítette: Bezsenyi Tamás

⁶⁰ Haraszti Miklós, i. m. 133. o.

A közösségi érdek vizsgálatához Ráckeve község tanácsi iratai mutatkoztak kézenfekvőnek. Egyrészt járási székhelyként fontos ráhatása volt a Csepel Autógyár egész települési vonzáskörzetére, másrészt az interjúalanyaim nagy része itt lakott. Ennek a településnek a kiválasztásával könnyebben érzékeltethetők a Csepel Autógyár dolgozóinak majdnem felét kitevő bejárók problémái,⁶¹ de különösen az üzemtől való távolságuk okán, az autógyár segítségével híján a saját maguk szervezte társadalmi munka, aminek keretében saját településüket fejleszteni tudták.

1963 tavaszán a községi tanácsi ülésen B. M. autógyári munkás és tanács-tag szóvá teszi, hogy a Bercsényi utca rendbetételéhez az anyagot kivitték, de az eltűnt, és a társadalmi munkát nem tudja anélkül megszervezni.⁶² A. J. tanács-tag válasza, amely elég egyszerű és átfogó ahhoz, hogy a későbbiekben is igaznak bizonyuljon a társadalmi munkát illetően: „Mindenki a saját körzetének problémáival törődik, azt szeretné megoldani.”⁶³ Decemberre befejeződik az utca lebetonozása, de a földet az utcarendezés óta nem szállították el, ám ennek megoldása elhalasztódik. Parázs vita pattan ki a tanácsülésen R. L. pincér miatt, akit a Vendéglátóipari Vállalat vissza kíván helyezni állásába a ráckevei Duna étterembe, noha A. J. tanács-tag szerint „magatartása tűrhetetlen volt és a sörért magasabb árat számított.”⁶⁴

A következő év télutóján B. M. tanács-tag panasza szerint a földet nem szállították el, így a betonozás sem ér semmit. Ám bejelenti, hogy vállalja munkahelyén, a Csepel Autógyárban brigádjával egy osztály patronálását, mégpedig a politechnikai oktatással kapcsolatban. Ez utóbbi megvalósulásának több pozitív következménye is lett.

Az interjúban így emlékezett vissza erre: „Ipari tanulókat oktattam. Két tanévben, lakatosokat. A tanmenetben kalapácskészítés, vasfűrészes keret-készítés is szerepeltek. Fúrtak, reszeltek és csináltak egy csomó szerszámot. 30 gyerek legalább volt, az iskola nem tartott rá igényt, mert a gyár anyagából, a gyár területén készült. Egy tököli szerb gyerek volt a szerszámkiadó vezetője, odaadtam neki, hogy vidd el! Neki ezt be kellett volna vételeznie, de senki nem foglalkozott vele.

⁶¹ Bóhm Antal – Pál László: *Bejáró munkások (Egy sajátos munkásréteg szociológiai jellemzése) – műhelytanulmány.* MSZMP Központi Bizottsága Társadalomtudományi Intézete, Budapest, 1979. 107. o.

⁶² PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 2. tanácsülés 1963. április 11. 2. napirendi pont: egyéb

⁶³ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 2. tanácsülés 1963. április 11. 2. napirendi pont: egyéb

⁶⁴ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 10. tanácsülés 1963. december 12. 5. napirendi pont: Kérelmek, bejelentések.

*Ő megtalálta a módját, hogy kerüljön ki. Aztán visszasegített, hogy nehezen megszerezhető szerszámokat adott ki.*⁶⁵

Polányi Károly reciprocitás-elméletével ellentétben nem beszélhetünk más közös „szervezetről”, csak az azonos munkahelyről, hiszen lakóhelyük, származásuk szerint egyaránt elkülönülnek. Ugyanakkor ez a nemi szervezetben meglévő bizalomhoz kevésnek bizonyulhatott. Az interjúalanyok többsége által emlegetett mondás is ezt bizonyítja: *„Száz munkahely van, de száz évig nem élünk”*⁶⁶

1964 tavaszán a tanács elkezdte szervezni az orvosi rendelő megépítését. B. Mihály tanácsstag egyetért a tervvel és támogatja, hogy a Bercsényi utcában építsék fel a rendelőt,⁶⁷ így könnyen meg tudja szervezni a társadalmi munkát.

A társadalmi munka szintiszta altruizmusával szemben az önös érdek jelentőségét támasztja alá, hogy B. M. a lakhelyéhez közel szeretné felépíteni az orvosi rendelőt. A tanács helyzetfelismerése is fontos, hiszen tisztában van vele, hogy az utca „helyes” megválasztásával elősegíti a gördülékenyebb munkát.

A fusiban készült szerszámokkal és egyéb eszközökkel társadalmi munkára kész dolgozók lobbijét mutatja az 1965-ös községfejlesztési terv. *„Az orvosi lakásnál társadalmi munka általában csak a földmunkát illetően jöhet számításba... társadalmi munka várható még ennél szakipari munkákat illetően.”* A következő mondatot áthúzták: *„Azonban semmiképpen sem olyan arányban, mint amilyenben a szakbizottság javasolta.”*⁶⁸ Tehát hiába változtatták meg utólag az utóbbi mondatot, a tervet a község VB-titkára írta, akinek komoly fenntartásai voltak a Csepel autógyári dolgozók munkájával kapcsolatban.

*„K. K. idős asszony volt, mikor a tanácshoz kerültem. Az orrába beesett az eső, úgy fenn hordta a fejét. Utált engem, ő már a háború előtt is itt volt, de átmentette magát VB-titkárként, igazi úri nő volt, én meg egy Alföldről feljött buta proli voltam a szemében.”*⁶⁹ A felszínen osztályellentétnek látszó problémát azonban

⁶⁵ Interjú B. M. (81 éves, férfi) volt művezetővel a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás.

⁶⁶ Interjú B. M. (81 éves, férfi) volt művezetővel a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás; Interjú B. J. (83 éves, férfi) volt szakmunkással a Csepel Autógyárból, 2011.09.27. – készítette Bezsenyi Tamás; Interjú E. Gy. (69 éves, nő) volt betanított munkással a Csepel Autógyárból, 2012.03.12. – készítette: Bezsenyi Tamás.

⁶⁷ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 5. tanácsülés 1964. április 16. 2. napirendi pont: 1963. évi községfejlesztési terv átcsoportosítására javaslat.

⁶⁸ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek: 1965-ös községfejlesztési terv 3. o.

⁶⁹ Interjú B. M. (81 éves, férfi) volt művezetővel a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás.



jól kitapintható érdekkonfliktus okozta. „*De tartott is tőlem, mert rám jobban hallgattak az emberek.*”⁷⁰ Sokkal valószínűbbnek látszik, hogy a településen korábban meglévő formális és informális hatalmát látta veszélyben.

Elképzelhető, hogy a B. M. által javasolt autóbusz-végállomás áthelyezése összefüggésben volt ezzel a konfliktussal. A település déli részén lakó autógyári munkások számára hasznos fejlesztés évekig váratott magára, hiszen a Járási Tanács VB Építési csoportjának és több más állami szervnek is el kellett fogadnia a tervezetet. 1963 nyarán már több hónapja húzódott, mikor B. M. először felszólalt ez ügyben,⁷¹ 1964. év végére már indulatosabban kelt ki magából: „*Az említett autóbusz kérdést nem hagyom abba, megtalálom rá a módot, hogy sikerüljön.*”⁷² Árulkodó, és a hatalmi vetélkedést is eldöntő momentum, hogy az autóbusz-végállomás áthelyezésére akkor kerül sor, mikor szükség van az 1968-as költségvetési tervben szereplő bölcsőde felépítésére,⁷³ illetve ezzel összefüggésben költséghatékonyság miatt társadalmi munkában végzett föld- és szakiipari munkákra egyaránt.

KÖVETKEZTETÉSEK

Jelen tanulmány keretében nincs lehetőségem teljes egészében áttekinteni a kádár-kori gyári munkások önértékkövető magatartását és közösségi érdekű munkájukat. Inkább csak a két folyamat közötti összefüggések felmutatására vállalkozhattam, illetve annak alátámasztására, hogy a reciprocitás végbemehet egymáshoz lazán kapcsolódó emberek, azonos gyárban dolgozó munkások között is.

Az írásom elején feltett kérdésre, miszerint lehet-e a fusiiban készített eszköz egy társadalmi munkában végzett építkezés része, könnyen megadható a válasz, de a tanulmányban problematizáltam annak másodlagos következményeit, mint a fusi és lopás különbsége, illetve rámutattam a munkás érdekérvényesítés néhány lehetőségére informális (fusi) és formális (társadalmi munka, tanácstagság) módszerekkel.

⁷⁰ Interjú B. M. (81 éves, férfi) volt művezetővel a Csepel Autógyárból, 2012.02.23. – készítette: Bezsenyi Tamás.

⁷¹ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 4. tanácsülés 1963. augusztus 20. 3. napirendi pont: III. negyedévi munkaterv vonatkozó részének megtárgyalása

⁷² PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 13. tanácsülés 1964. december 17. 4. napirendi pont: bejelentések, kérelmek.

⁷³ PML XXIII. 818 - a, Ráckeve Község Tanácsának iratai, tanácsülési jegyzőkönyvek 2. tanácsülés 1968. március 21. 2. napirendi pont: A tanács 1968. évi költségvetése és fejlesztési terve



A Csepel Autógyár dolgozóinak hétköznapijait levéltári források és interjúk segítségével azért dolgoztam fel, hogy bemutathassam annak egy szeletét, hogy a hiányos állami szociálpolitikát miként helyettesítették, egészítették ki a gyári tulajdont „kezükkbe vevő” munkások. További kutatásaimban kívánom kidolgozni a fuszás különböző változatainak rendszerszerű elkülönítését, azok területi változásait, illetve a Kádár-korszak végéhez közeledve végbemenő átalakulásait.

BIBLIOGRÁFIA:

Benkő Loránd [főszerk.]: *A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára* I. kötet, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1967.

Burget Lajos: *Retró szótár – Korfestő szavak a második világháborútól a rendszerváltásig*. Tina Könyvkiadó, Budapest, 2008.

Böhm Antal – Pál László: *Bejáró munkások (Egy sajátos munkásréteg szociológiai jellemzése) – műhelytanulmány*. MSZMP Központi Bizottsága Társadalomtudományi Intézete, Budapest, 1979.

Fényszóró – *A Csepel Autógyár dolgozóinak lapja*.

Haraszi Miklós: *Darabbér – Egy munkás a munkásállamban*. Téka Könyvkiadó, hely nélkül, 1989.

Heber Ilona: *A szocializmus politikai gazdaságtana – A társadalmi munka termelékenységének növekedése a szocializmusban*, Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1966.

Héthy Lajos – Makó Csaba: *Munkásmagatartások és a gazdasági szervezet*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1972.

Kiss András: *A Csepel Autógyár történetéről*. *Múltunk* 2007/2.

Kellér Dezső: *Fogom a függőnyt*. Szépi Könyvkiadó, Budapest, 1982.

László-Bencsik Sándor: *Történelem alulnézetben*. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest, 1975.

Polányi Károly: *A nagy átalakulás – Korunk gazdasági és politikai gyökerei*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2004.

Tóth Eszter Zsófia: *„Puszi Kádár Jánosnak” Munkásnők élete a Kádár-korszakban mikrotörténeti megközelítésben*. XXIV. Politikatörténeti Füzetek, Napvilág Kiadó, Budapest, 2007.